IX kadencja

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 168)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 122)**

z dnia 22 lutego 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 168)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 122)

22 lutego 2022 r.

Komisja Infrastruktury oraz Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (druk nr 2014).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich oraz **Michał Koniuch**, **Łukasz Krawiec** i **Ewa Schädler** członkowie Polska 2050.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Sławomir Jakubczak**, **Agnieszka Jasińska**, **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk** i **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej. Zasady zdalnego uczestnictwa państwo znają. Prosiłbym, aby wszyscy posłowie obecni na sali zalogowali się za pomocą kart do głosowania, a posłowie, którzy uczestniczą zdalnie, zalogowali się do iPadów, bowiem zaraz przystąpimy do sprawdzenia kworum. Proszę panie i panów posłów o naciśnięcie dowolnego przycisku, a sekretariat Komisji o informację, kiedy będziemy gotowi. Serdecznie dziękuję. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (druk nr 2014). W dniu 16 lutego 2022 r. marszałek Sejmu skierowała projekt ustawy do Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej do pierwszego czytania.

Przystąpimy do pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 2014. Proszę pana ministra Rafała Webera o zaprezentowanie projektu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, prezentujemy zmiany do projektu ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, zmiany, które są konieczne do wprowadzenia. Jedna z nich dotyczy możliwości przesunięcia niezaangażowanych środków z województw do województw, w których są one po prostu potrzebne, ponieważ w roku bieżącym, w 2022 r., pula, która została przeznaczona do tych województw, okazała się

niewystarczająca. To dobry objaw, wręcz bardzo dobry, ponieważ pokazuje zainteresowanie jednostek samorządu terytorialnego tym, aby wykorzystać środki finansowe na organizację transportu zbiorowego. Cztery województwa, które wykorzystały swój limit, to w tej chwili województwo mazowieckie – tutaj brakuje blisko 28 mln zł, województwo pomorskie, gdzie mamy deficyt ponad 17 mln zł, województwo śląskie, gdzie mamy ponad 14 mln zł, i województwo podkarpackie z ponad 13 mln zł.

Gdy przepisy, które w tej chwili proponujemy, wejdą w życie, minister infrastruktury jako dysponent funduszu będzie mógł z mocy prawa niemalże od razu przesunąć środki finansowe do województw z województw, w których są one wystarczające i niewykorzystane, po to, aby jednostki samorządu terytorialnego mogły albo uzyskać refundacje za linie autobusowe, które stworzyły od 1 stycznia tego roku, albo stworzyć linie autobusowe, kiedy uzyskają informacje o tym, że wojewoda dysponuje środkami finansowymi. To jedna zmiana, którą w tej chwili proponujemy.

Druga zmiana to utrzymanie stawki do wozokilometra w maksymalnej wysokości 3 zł w 2023 r. Chcemy wprowadzić to teraz, aby wojewodowie już na jesieni mogli ogłosić nabór, aby ten nabór został rozstrzygnięty jeszcze na jesieni i jeszcze na jesieni zostały podpisane umowy, abyśmy mogli zareagować, kiedy wystąpi sytuacja podobna do tej w tym roku, i aby do województw, w których kwota będzie niewystarczająca, przekazać dodatkowe środki finansowe.

Z zaangażowania obecnych umów wynika, że w tym roku, czyli w 2022 r., dopłaty z funduszu w skali całego kraju wyniosą 544 mln zł. To jest kwota, która jest zaangażowana w umowach w tej chwili, natomiast 2022 r. dopiero się rozpoczął, wojewodowie i kolejne chętne samorządy, które chcą stworzyć linie autobusowe, cały czas mogą ogłaszać kolejne nabory. Jest oczywiście możliwość, aby kwota wykorzystanych środków została zwiększona. Naszym politycznym zobowiązaniem jest to, że gdy cała pula 800 mln zł zostanie skonsumowana, po prostu ją powiększymy. Szacujemy, że na tę chwilę nie ma takiej potrzeby, bo zwolnione środki zostaną przekazane do województw, w których ich brakuje, a i tak 800 mln zł nie zostanie wykorzystane, natomiast nasza polityczna deklaracja, a w zasadzie polityczne zobowiązanie jest takie, że kiedy kwota 800 mln zł będzie niewystarczająca, zostanie ona poszerzona, tak aby Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych był dostępny dla każdego organizatora, czyli dla każdej jednostki samorządu terytorialnego, która chce z tych środków skorzystać.

W tej chwili w ramach zawartych umów dofinansowanych jest 4901 linii autobusowych. Wtedy kiedy przekażemy środki do województw, w których tych pieniędzy brakuje, siłą rzeczy i niemalże z automatu tych linii będzie więcej, szacuję, że już ponad 5 tys. linii autobusowych. Jest to dobra informacja, dobra statystyka, która pokazuje, że środki z funduszu są wykorzystywane i że są takie jednostki samorządu terytorialnego, które organizują, i to z powodzeniem, linie użyteczności publicznej, pozyskując na ten cel środki finansowe i w ten sposób zapewniając dostępność komunikacyjną mieszkańcom danego terenu, czy to jednostki samorządowej gminnej, czy to powiatowej, czy to wojewódzkiej.

Proszę Wysokie Komisje o pozytywne rozpatrzenie tegoż projektu ustawy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są uwagi, głosy w dyskusji? Proszę, pan poseł Frysztak.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, interweniowałem u pana wojewody Radziwiłła już kilka tygodni temu, ponieważ gmina Chlewiska na terenie powiatu szydłowieckiego została pozbawiona transportu. Niestety niedoszacowanie środków, brak środków nie pozwolił wojewodzie na dofinansowanie. Na całe szczęście na terenie powiatu szydłowieckiego pojawiło się kilku przewoźników, którzy podjęli przewozy mimo braku dofinansowania, ale na terenie konkretnej gminy, gminy Chlewiska, w tym trudnym okresie, kiedy trwa zima, kiedy trzeba dojeżdżać również po zmroku albo jeszcze przed świtem do centrum

powiatu, czyli do Szydłowca, ludzie pozostali bez komunikacji. Cieszę się, że mój apel u pana wojewody Radziwiłła, jak również kontrola, którą odbyłem, przyniosły zamierzony skutek i że pan wojewoda wystąpił o przesunięcie środków, bo bez tego niestety na terenie powiatu szydłowieckiego nadal nie będzie transportu. Mam nadzieję, że szybko przesuniecie państwo te środki, a pan wojewoda… Ja również jestem w posiadaniu karty ocen. Wydaje się, że ocena, którą przeszedł powiat szydłowiecki, pozwoli na przesunięcie środków w gminie Chlewiska.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję.

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zwracaliśmy uwagę na to, że środki nie są w pełni wykorzystywane, choćby już podczas oceniania wykonania budżetu za 2020 r. Przypomnę, że to wykonanie wyniosło wtedy, o ile dobrze pamiętam, ok. 600 mln zł, czyli de facto 200 mln zł dla transportu publicznego przepadło, jeżeli możemy w ten sposób spojrzeć na transport publiczny. Oczywiście zmiana przez nas postulowana i oczekiwana idzie w dobrym kierunku – to chcę jasno powiedzieć.

W różnych przestrzeniach zwracaliśmy również uwagę, że tak sztywny zapis, który mówi o 31 sierpnia, powoduje to, że de facto wcześniej nie można tych środków wykorzystać bardziej dynamicznie, i to, że w województwach, w których zainteresowanie jest większe, pula środków nie może rosnąć. To oczywiście przekładało się na takie sytuacje w niektórych powiatach czy miejscowościach, gdzie linie komunikacyjne nie mogły dostać dofinansowania. I tak na przykład w powiecie cieszyńskim mieliśmy do czynienia z sytuacją, w której z powodu braku środków zabrakło funduszy na dofinansowanie linii komunikacyjnych. Mam nadzieję, że ta zmiana spowoduje, że powiaty i gminy w województwie śląskim, które poczyniły ten wysiłek i przygotowały odpowiednią dokumentację, dzięki tej zmianie będą mogły uzyskać dofinansowanie, bo uważamy, że transport publiczny powinien obejmować coraz większą przestrzeń.

Mam pytanie do strony rządowej o te 3 zł. Doświadczenie pokazało, na co zwracaliśmy uwagę przy procedowaniu pierwotnej wersji projektu ustawy, że jedna złotówka zapisana w projekcie, która później weszła w życie, to zdecydowanie zbyt niska kwota, by realizować cele funduszu. Później rząd doszedł do wniosku, że kwota 3 zł będzie bardziej odpowiednia. Jak pokazały te doświadczenia, spowodowało to, kolokwialnie mówiąc, ruch w interesie.

Zwracam się z takim oto pytaniem: dlaczego pomimo tego, że wszyscy znamy realia, ceny są coraz wyższe, koszty wykonywania tego transportu związane czy to z bazą pojazdów, czy to z wynagrodzeniami będą rosnąć – to niestety jest efektem wielu niekorzystnych działań rządu – poza dyskusją jest, że koszty wykonywania transportu będą rosnąć, rząd tylko przedłuża obowiązywanie stawki 3 zł? To jest oczywiście dobra decyzja, też to postulowaliśmy, więc dobrze, że rząd poszedł za tym głosem i zdecydował się złożyć taki projekt ustawy, jest tylko pytanie o to, dlaczego jest to wyłącznie w formie przedłużenia, a nie zmiany pierwotnego przepisu ustawy, który dzisiaj nadal przewiduje jedną złotówkę, na zapis, który przewiduje 3 zł już na stałe, żeby samorządy też mogły planować ruchy w dłuższej perspektywie, żeby nie doszło do sytuacji, w której nagle okaże się, że projekt ustawy nie zostanie złożony bądź nie zostanie przyjęty i cała procedura, cały proces, który się toczy, po prostu ucierpi. Pytanie jest więc o to, z jakiego powodu nadal jest to na zasadzie przedłużania, a nie na zasadzie sztywnej decyzji, która umożliwiłaby planowanie w dłuższym okresie czasu.

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pani poseł Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry. Dziękuję za udzielenie głosu.

Wysoka Komisjo, mam trzy pytania. Oczywiście zmiany, które są zaproponowane w noweli ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, są potrzebne. To możliwość przesunięcia środków z jednych województw do innych, tam, gdzie nie zostały wykorzystane, czy utrzymanie tej stawki na poziomie 3 zł za wozokilometr. Chciałabym natomiast zapytać o kilka kwestii, które nie zostały w tej noweli rozwiązane, a które – wydaje mi się – są potrzebne i konieczne.

Pierwsza kwestia dotyczy kwestii tego, czemu wciąż nie rozwiązaliście państwo tematu umów wieloletnich. Tę umowę na konkretną linię cały czas można zawrzeć tylko na rok. Już w 2020 r. podczas kongresu transportu publicznego minister Bittel, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, zapowiadał, że w resorcie trwają rozmowy, dyskusje na temat tego, żeby wprowadzić takie właśnie wieloletnie umowy. Z perspektywy samorządów z pewnością ułatwiłoby to podjęcie decyzji o składaniu takich wniosków, z perspektywy pasażerów dałoby pewność i gwarancję tego, że konkretna linia, która otrzyma takie dofinansowanie, będzie działała na przykład przez trzy lata, a nie przez rok, tak jak jest obecnie, bo na tyle czasu można dostać dofinansowanie. Czy przez te półtora roku wymyśliliście państwo w końcu jakieś rozwiązanie tej kwestii, zapowiadane już jesienią w 2020 r.?

Druga kwestia jest taka, że cały czas nie jest rozwiązany problem środków z funduszu, które zostały niewydatkowane. Temat ten już wybrzmiał podczas posiedzenia Komisji. Oczywiście przy tych wprowadzonych rozwiązaniach niewydatkowanych środków pewnie będzie mniej, skoro można przesunąć je z jednych województw do innych, tam, gdzie jest taka potrzeba. Wiemy, że już teraz są cztery województwa, gdzie tych środków nie wystarczyło, są to: mazowieckie, podkarpackie, pomorskie i śląskie, więc niewykorzystanych środków zapewne zostanie mniej, ale cały czas będą one trafiały nie na rozwój transportu publicznego, ale na przykład do Krajowego Funduszu Drogowego. Czy nie było pomysłu, żeby środki te kierować tam, gdzie naprawdę są potrzebne?

Jeszcze jedna kwestia, o którą z kolei ja dopytywałam w interpelacji, jest taka. Czy państwo w ministerstwie nie zastanawialiście się, żeby zrobić jednak ogólnodostępną wyszukiwarkę połączeń autobusowych, żeby pasażer, niezależnie od tego, w jakim miejscu w kraju się znajduje, mógł znaleźć takie połączenie? Przecież te dane są, dotyczące nie tylko połączeń, które są dofinansowane z funduszu, ale także wszystkich innych. Wystarczy je zagregować. One są w poszczególnych województwach.

Skorzystam z tego, że pan minister jest na sali, chociaż teraz zajęty jest rozmową, ale może także słyszy moje pytanie i odpowie na to, czy takie prace w ministerstwie będą jednak podjęte. Z perspektywy pasażerów istotne jest to, żeby uruchamiane linie funkcjonowały dłużej niż rok, żeby pieniądze, które państwo chce przeznaczać na transport publiczny, faktycznie były kierowane na transport publiczny, a nie na przykład na budowę dróg, a także aby państwo ułatwiało dostęp do takiego transportu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Nie widzę więcej zgłoszeń. Proszę bardzo.

Pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Panowie przewodniczący, państwo parlamentarzyści, panie ministrze, szanowni państwo, w imieniu środowisk samorządowych chciałem poprzeć ten projekt. Uważamy go za konieczny. Równocześnie chcieliśmy prosić państwa o to, abyście zechcieli pracować w taki sposób, aby jak najszybciej mógł on wejść w życie. Ze względu na harmonogram prac związanych z tym funduszem bardzo zależy nam na tym, aby jak najszybciej można było te środki wykorzystać. Przykład mazowiecki jest bardzo jaskrawy, ale także w innych województwach czekamy na to, aby po przesunięciu środków można było uruchamiać kolejne linie lub rozbudować istniejące.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Panie ministrze, czy zechce pan odpowiedzieć na pytania?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, pytanie pana posła Suchonia, a w zasadzie stwierdzenie, oczywiście nieuprawnione, jakoby przepadło 200 mln zł – szanowni państwo, tak zadziałoby się, gdybyśmy w pewnym momencie nie dokonali nowelizacji Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, bo wtedy niewykorzystane środki faktycznie wróciłyby do źródeł, z których pochodziły, natomiast w jednej z pierwszych zmian stworzyliśmy rozwiązanie, w ramach którego niewykorzystane środki wpływają na konto Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, a nie do Krajowego Funduszu Drogowego. To jest bardzo duża różnica.

Krajowy Fundusz Drogowy to środki finansowe, za które realizujemy inwestycje na drogach krajowych, natomiast Rządowy Funduszu Rozwoju Dróg to środki, które są przeznaczone na drogi lokalne, gminne, powiatowe i wojewódzkie. Przez to, że stworzyliśmy ten mechanizm, w poprzednim roku ponad 500 mln zł mogło trafić do samorządów gminnych i powiatowych na doświetlenie przejść dla pieszych. Kilka tysięcy zadań w tym zakresie albo już po części zostało zrealizowane, albo jest realizowane – tak że środki te nie przepadły. Środki te trafiły tam, gdzie były potrzebne. Jeszcze raz powtarzam, że chyba lepiej, że zostały przekazane na konto Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, a nie wróciły do źródeł, z których pochodziły. Proszę więc nie używać sformułowań tego typu, że coś przepadło, że coś nie zostało wykorzystane, bo zostało wykorzystane również na cele związane chociażby z bezpieczeństwem transportu, przyznacie państwo, że cele bardzo istotne. To po pierwsze.

Po drugie, w tej dyskusji nie słyszałem do tej pory głosów, które mówiłyby o sztywnym zapisie i o tym, że minister infrastruktury dopiero po sierpniu danego roku może zwrócić się do wojewodów o przeliczenie limitu na dane województwo. Do tej pory temat ten nigdy nie był podnoszony, ba, jeżeli zapytam państwa, czy wiecie, które województwa w poprzednim roku były w takiej samej sytuacji jak teraz te cztery, które padły, to myślę, że nikt z państwa nie będzie wiedział, które to województwa, bo do tej pory nikt nie interesował się tym tematem, a taka sytuacja faktycznie już miała miejsce. Tam poradziliśmy sobie stworzeniem pewnego bajpasa i cieszę się, że to wyszło. Teraz przygotowaliśmy przygotowanie docelowe, bo skala jest większa, natomiast wcześniej nikt nie interesował się tym tematem. Jeżeli padają tutaj sugestie, że było to poruszane, to, szanowni państwo – nie było poruszane.

Jeżeli chodzi o kwestię umów wieloletnich, celowo dokonujemy teraz zmian w sposób punktowy, tylko i wyłącznie w tych dwóch kwestiach jednej ustawy, natomiast, choć wiem, że się powtórzę, zmiany w PTZ-ecie również nastąpią. One troszeczkę przeciągają się w czasie, dlatego że myślimy o połączeniu – oczywiście jeżeli będzie to możliwe od strony prawnej – linii autobusowych, które docierałyby do przystanków kolejowych albo do dworców kolejowych celem połączenia transportu drogowego i kolejowego. Zobaczymy, czy wymyślimy mechanizm prawny, który mógłby uruchomić tego typu skorelowane pod przewoźników kolejowych połączenia autobusowe z liniami kolejowymi. Dlatego w tej chwili nad tym pracujemy i zobaczymy, co w tej sferze uda się zrobić i jak te tematy uda się ułożyć.

Ostatnie pytanie, pani poseł Matysiak, było o ogólnopolską wyszukiwarkę połączeń, tak? Z tego co wiem, są takie narzędzia, które służą wyszukiwaniu połączeń, i autobusowych, i kolejowych, natomiast spięcie tego pod jedną aplikację, która zbierałaby informacje ze wszystkich województw i od wszystkich przewoźników, byłoby trudne. O ile przewoźników kolejowych mamy przeliczonych, zdiagnozowanych, jest ich dosłownie kilkunastu, o tyle przewoźnicy autobusowi, szczególnie ci prywatni, są, myślę, liczeni w setkach. Linie autobusowe pojawiają się, jeżeli nie są rentowne, znikają, czasami znikają wcześniej niż później – zapanowanie nad tym tematem i dokonywanie takiej aktualizacji za każdym razem byłoby bardzo trudne.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Na tym zakończyliśmy pierwsze czytanie. Przystępujemy do szczegółowego rozpatrzenia projektu ustawy.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 1? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 2? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, jeśli chodzi o zmianę nr 2, mamy uwagę i wątpliwość co do kwestii literki c i nowego brzmienia ust. 4. Tam wnioskodawca posługuje się terminologią „limitu środków przewidzianych na województwo, o którym mowa w art. 24 ust. 4”. Wydaje nam się, że powinno to być sformułowanie nie „limitu”, tylko: „kwocie środków Funduszu przewidzianych na województwo, o której mowa w art. 24 ust. 4”. To byłoby zgodne z terminologią występującą w artykule przywołanym przeze mnie przed chwilą. Prosilibyśmy stronę rządową o ustosunkowanie się do naszej propozycji, która byłaby możliwa do skorygowania w ramach tej delegacji, którą otrzymujemy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, oczywiście, jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisje upoważnią Biuro Legislacyjne do dokonywania oczywistych korekt.

Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem dopytać, ponieważ pan minister nie odpowiedział na moje pytanie dotyczące procedury czy wręcz procederów przedłużania obowiązywania stawki 3 zł. Dlaczego nie chcą państwo wpisać tego w ustawę jako stałą stawkę? Z wielu przyczyn wydaje się, że byłoby to o wiele bardziej czytelne, a przede wszystkim zapewniałoby pewną stabilizację, jeżeli chodzi o funkcjonowanie samorządów.

Druga rzecz. Panie ministrze, owszem, była mowa o podziale środków pomiędzy województwa w przypadkach, gdzie przewidziana kwota nie starcza. Podczas rozpatrywania informacji była rozmowa na temat funkcjonowania tego systemu dopłat. Zachęcam do tego, aby sięgnąć po kolei do wszystkich obrad Komisji. Tam pan minister z pewnością znajdzie te odniesienia. Bardzo proszę o odpowiedź na pierwsze pytanie, które zadałem w poprzedniej części.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Panie ministrze, prosiłbym o ustosunkowanie się.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Utrzymanie 3 zł do wozokilometra w sposób docelowy odbędzie się w systemowych zmianach, które będą dotyczyły ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, jak i PTZ-etu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzięki. A co, jeśli chodzi o uwagę Biura Legislacyjnego?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Uważamy ją za uwagę redakcyjną i jest zgoda rządu na jej wprowadzenie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Do zmiany nr 2 w art. 1 nie widzę więcej uwag.

Czy są jakieś uwagi do art. 2? Nie widzę.

Czy są do art. 3? Nie widzę.

Przystąpimy do zaopiniowania projektu ustawy. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem projektu ustawy? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyniki. Głosowało 52 posłów: za było 47,

przeciw był 1 poseł, wstrzymało się 4 posłów. Komisje pozytywnie zaopiniowały projekt ustawy.

Musimy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Jest chętny? Nie widzę. Pan poseł Frysztak? Przepraszam. Zgłasza się pan poseł Suchoń.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Jeżeli można, zgłaszam posła Mariusza Trepkę.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy pan poseł Suchoń również się zgłasza?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

W tej sytuacji wycofuję to zgłoszenie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Rozumiem.

Czy pan poseł Trepka wyraża zgodę?

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Tak, wyrażam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisje dokonały wyboru posła sprawozdawcy. Sprzeciwu nie słyszę.

Zamykam to posiedzenie Komisji.